

Ali İhsan Günevi ile röportaj



Ali İhsan Günevi ile röportaj...

Mustafa Uysal: Ali İhsan Bey kendinizi kısaca tanıtır mısınız?

Ali İhsan Günevi: 1961 Tavşanlı doğumlu, Ticaret Lisesi mezunu, halen Tavşanlı'da ikamet eden biriyim. Yıllarca nakliyecilik yaptık, otobüsçülüğe döndük. Hala da devam ediyoruz. Şu anda da Kütahya Lider otobüs işletmesinin yönetim kurulu başkanlığını yapmaktayım.

M.U. : Firmanızdan kısaca bahseder misiniz?

A.İ.G.: Firmamız 1991 yılında Tavşanlı Turizm Seyahat Ltd. Şti. olarak kuruldu. Zaman içinde Kütahya isminin ilçe isminden daha iyi bilinmesi ve öğrenci, asker gibi kişilerin kolaylığı açısından ve yolcunun dikkatini çekmek için bir kanaat hâsıl oldu bizde. Dedik ki, Kütahya Lider olarak devam edelim. İlk kez gelen insanların Kütahya ismini aradığını anladık ve firmamızın ismini Kütahya Lider olarak değiştirdik.

M.U. : Bize, yaptığınız işi biraz anlatabilir misiniz? Sonuçta kömür taşımaktan farklı, insan taşıyorsunuz.

A.İ.G. : Yaptığımız iş aslında çok sorumluluk isteyen bir iş. Bugüne kadar Allah'a şükür çok başımızı ağrıtır olaylar, büyük kazalarımız olmadı. Yapmış olduğumuz turlarda, düzen, tertip, disiplin sağlamaya çalışıyoruz. Göndermiş olduğumuz personelin dinlemiş olmasına, eğitilmiş olmasına dikkat ediyoruz. Biliyorsunuz trafik kazalarının yüzde doksanı insan hatalarından kaynaklanıyor. Araçlarımızda da çok sıkıntı kalmadı, eskisi gibi değil. Her şeyi ile oldukça iyi. İnsan kaynaklı hataların da önlenmesi için gerekli tedbirleri alıyoruz. Aslında bana göre zevkli bir iş. Ama sorumluluğu tam almaz da yola çıktığında yolcuları yolda bırakırsan, bakımlarını yaptırmaz, lastiklerini, yakıtını kontrol etmezsen o zaman sıkıntılı

meslek haline gelir. Biz mümkün olduğu kadar insanlara hizmet ettiğimizi, yardım ettiğimizi düşünerek hareket ediyoruz. Yardım ederken, hizmet ederken de para kazandığımızı düşünerek yapıyoruz bu işi.

M.U. : Yani yaptığınız şey aslında sadece insanları taşımak değil daha yüzlerce sorumluluğu yerine tam olarak getirmek. Araçlarınızla, personelinizle, trafikle vs. her şeyle ilgilenmek zorundasınız.

A.İ.G. : O sistemi götüremediğimiz zaman sorunlar başlar. Bu da istenmeyen bir şeydir. Kamyonunuzda lastiğinizi istemediğiniz zaman değiştirmezsiniz belki. Ne olur? Yolda kalırsanız bir tek siz çile çekersiniz. Bizde öyle değil, bütün yolcularımızın önünde rezil oluruz, onları perişan ederiz. Bizde öyle bir tabir vardır, araç tam da en dolu olduğu zaman arıza gelir bizi bulur. Çok dikkat etmek gerekiyor. Bu işte araçlarınızın bakımına aşırı özen göstermeniz gerekir. Personelinizin yetişmesine ve gelişmesine, dinlenmesine özen göstermeniz gerekiyor.

M.U. : Yaptığınız iş aslında, Tavşanlı için söylüyorum, çok ön planda olan, dikkat çekici bir iş değil gibi. Bununla beraber bütün insanların kullanmak zorunda olduğu bir hizmet üretiyorsunuz. Firmanız bu haliyle Tavşanlı ekonomisine ve istihdamına nasıl bir katkı sağlıyor?

A.İ.G. : Şimdi biz, 28 tane otobüs çalıştırıyoruz. Bu otobüslerin en az bir iki ortağı var. Artı üç-dört tane de personeli var. Kaptanı, muavini, yedek kaptanı, hotsu...

M.U. : Firmanız 100'e yakın istihdam sağlıyor diyebilir miyiz?

A.İ.G. : Daha fazla, garajdaki çalışanlarımız, 15-16 kişi... Aileleriyle birlikte 400 kadar kişi geçimini sağlıyor buradan. Bunun yanı sıra yan kollarıyla da istihdam yaratıyor. Hep deriz işte Balıkesir-Kütahya yolu açılrsa Tavşanlı'nın çehresi değişir. Ulaşım insanları ve memleketleri birbirine tanıttığı zaman faydalı oluyor. Eskiden bir sabah bir akşam arabalar olurdu. İnsanlar iş için gelecek gidecek hepsi sorun oluyordu. Şimdi 24 saat içinde, gece yarımından sabah 7.30'a kadar hariç, her saat her dakika buradan Eskişehir'e ve Bursa'ya, Antalya, Ankara'ya bir şekilde ulaşmak mümkün ve kolay. Bunun da ekonomi üzerindeki etkisi asla yadsınamaz. Tavşanlı tıkandı, biz en azından bir nebze olsun açıyoruz Tavşanlı'yı dışarıya.

M.U. : Tam olarak nerelere yolcu taşıyorsunuz?

A.İ.G. : Ana hatlarımız, Ankara, İstanbul, Bursa, Eskişehir, Kütahya bir de Kütahya bağlantılı İzmir, Antalya'mız var. Eskiden buradan da kaldırıyorduk İzmir ve Antalya'yı. Kalkışlarda ve dönüşlerde sıkıntı olduğu için Kütahya bağlantılı yaptık. Buradan bilgisayardan biletini kesiyoruz, Kütahya'ya taşıyoruz, sorun olmuyor yani.

M.U. : Her sektörün sorunları var. Birçok röportaj yaptım, sorunları konuştuk. Genel sorunlar var, sizin işte, yakıt masrafları, yasalar var... Bir de yerel sorunlar var. Yerel yönetimler, yolcular, işletmecilik, rekabet... Toparlayarak söylersek neler bunlar?

A.İ.G. : Bizim öncelikli problemimiz akaryakıt. Mazota çok zam geldi. Bunu değişik şekillerde aşmaya çalıştık. Yağ oldu, ucuz mazot oldu, gaz oldu. Biz sahipsiz bir mesleği yapıyoruz. Yıllardan beri federasyon olarak da bize tam sahip çıkılmadı, Ulaştırma Bakanlığında da bize sahip çıkılmadı. Havayolları ve denizyolları araçları, işletmeleri devletten indirimli akaryakıt aldılar. Bize böyle bir hak tanınmadı.

M.U. : Üvey evlat muamelesi gördünüz anlaşılır.

A.İ.G. : Üvey evlattan da kötü. Eskiden 30-35 kişi ile çıkarırdık masrafımızı. Yani gidiş-dönüş 35 kişiyi bulduğumuz zaman biz masrafımızı çıkarıyorduk, nereye gidersek gidelim, böyle bir standardı vardı bu işin. Bir anda 60 kişiye çıktı. 30 giderken 30 gelirken bulabilirsek biz herhangi bir güzergâhtan, Ankara olsun Bursa olsun, bulabilirsek araba masrafını karşılayabiliyor. Personel, yakıt (en

büyük gider), lastik, bakım-onarım... Lastik mesela, eskiden 50-100 liralık lastikler oldu 600-700 lira. Bizim sorunlarımız, sahipsizlik bir, ikincisi istikrarlı akaryakıt fiyatı olmaması, üçüncüsü biz çok yenileme durumunda bırakıyoruz. Araç yenilemeden bahsediyorum.

M.U. : Bu durum yasalardan mı kaynaklanıyor?

A.İ.

G.: Hayır, fabrikaların şahsi menfaatleri. Çıkıyorlar üst modeli, fiyatını takdir ediyorlar, reklâmlarını yapıyorlar, büyük firmaları çağırıyorlar diyorlar ki: Size bu araçları (örneğin) 400 bin liraya değil 300 bin liraya vereceğiz, on tane vereceğiz, buna hat açın. Büyük firmalara cazip hale getiriyorlar. Büyük firmalar tabii, ufakları düşünmüyor, balıklama atlıyorlar. Bizim 2005 model araçlarımız peronlarda ikinci sınıf araç muamelesi görüyor. Hâlbuki biz daha borcunu bitirememişiz. Yetişmek mümkün değil. Bu durumu biz zaman zaman Ulaştırma Bakanlığının toplantılarında, bölge toplantılarında dile getirdik. Bir modelin en azından 10 sene hüküm sürmesi gerektiğini anlattık. Bakanlık üretimi takip etmeli işletme ruhsatları verirken.

M.U. : Sanırım bunu devlet de körüklüyor. Yanılıyorsam uyarın, ihalelere girmek için yeni araç şartı falan koyuyor.

A.İ.G. : Evet koyuyor. Model tahdidi koyuyor. Mesela Milli Eğitim Bakanlığının 8 yaş. Bizim belge çıkarmamız gerekiyor, burada 10 yaş aranıyor. Tamam, bunları yaş olarak arasın aynı model aracın modellerini belirliyor. Model değiştirirken de zor oluyor. Fabrikalar da 3-5 sene sonra diyor ki, arkadaş biz bu modele geçtik. Sen yeni almışsın da daha 3-5 yaşına girmemiş. Daha borcu da var, değiştiremiyorsun. O zaman da elimizdeki araçlar da peronda ikinci sınıfa düşüyor. Buna bir standart getirilmesi lazım acilen.

Bir zaman dingilli çıkardılar, bir zaman çift katlı moda oldu, şimdi yine çift katlılar moda olmaya başladı. Durumu iyi olan firmalar bunlara atlıyor. Model ve tip yenilendiği için de yolcu da bir merak başlıyor. Senden yolcuyla çalışıyor. Rekabet koşulları oluşmuyor. Firmalar arasındaki uçurumlar gittikçe açılıyor.

M.U. : Devlet düzenleyici rolünde pek etkin değil anladığım kadarıyla. Bir de yerel sorunlarınız var. Tavşanlı'ya Metro şirketinin geleceği söylentileri var ortalıkta. Üstelik bunu getirecek olan kişinin sizde yöneticilik yaptığı da söyleniyor. Meslek etiği olarak ya da rekabet açısından bunu nasıl değerlendiriyorsunuz?

A.İ.G.: Buraya herhangi bir firmanın gelmesi bizi çok sıkıntıya sokmazdı. Bizim en büyük sıkıntımız o, içimizden birinin bunu yapması. Biz birbirimizi tanıyan, birçok kişiyi istihdam eden bir yeriz. Bu kişilerin şehir içinde irtibatlı olduğu binlerce kişi var. Bu tür firmaların küçük yerlerde çok iş yapamadığı da bilinen bir gerçek. Metro'nun buraya kendi başına gelmesi bizi çok fazla etkilemezdi. Bunda bizi yaralayan taraf, bizi bundan esas sıkıntıya sokan taraf, yıllarca firmamızda yöneticilik yapmış Yusuf Karacan'ın getirmesi. Artı, bir burada yöneticilik yapmışsın, yapılan hiç etik değil. İkincisi bu firmaya 580 bin lira gibi büyük bir borç yükü takıp gitmişsin, bu firma senin borcunu öderken böyle bir hareket içinde bulunması bizi sıkıntıya sokuyor. Bizim ağırımıza giden, bizim gücümüze giden, bizi sıkıntıya sokan, bizim mantık çerçevesinde anlayamadığımız, açıklamasını bulamadığımız bir durum bu. Bize geliyorlar, bu Metro'yu Yusuf getiriyormuş, neden yapıyor bunu dedikleri zaman mantıklı bir açıklamasını bulamadığımız bir tavır içine girmesi bizi üzüyor.

M.U. : Şu olabilir mi, Kütahya Lider Tavşanlı'ya yetmiyor, onun için başka bir firma getiriliyor?

A.İ.G. : Yok, yetiyor. Bizim yazın yaptığımız kışın yapmadığımız seferler var. Bu niye? Yolcuya yok satmamak adına. Ben daha özel günler hariç ki özel günlerde bile her saate ilave yapıyoruz, ihtiyaç olduğu sürece ilave yapıyoruz, yetmediğini

görmedim. Yani Tavşanlı'ya biz yetiyoruz.

M.U. : Hepimizin gördüğü de o zaten, sıkıntı yok bilet bulmada.

A.İ.G.: Gelen firma ulusal çapta bir firma aslında. Fakat kaliteli yolculuk yapacağım ben onun için Metro dersiniz yanılırsınız. Öyle denilebilecek bir firma değil. O da bizim gibi. Mantiğı zaten o bu firmanın. İstanbul'da lüksten ziyade alt gelir grubuna hizmet veren bir firma. Hatta hatta uçak mantığı ile hizmet veren bir firma. Çarşamba, Perşembe hafta ortası bir yere yolculuk yap 30 lira, hafta sonu bilet almaya git 60 lira. Bu mantıkla çalışan bir firma. Yolcusunu düşünen, standartları sağlayabilmiş bir firma değil.

Biz böyle yapmıyoruz. Ulaştırma Bakanlığından almış olduğumuz birim fiyatı var, onun yüzde yirmi altına zaten inemiyoruz. Rekabet kurulu yasaklıyor. Gidiş-dönüş, talebe indirimimiz var, bir de özel indirimlerimiz var. İşte hastadır, çok sık gelip gidiyordur, bu tip insanlara yaptığımız indirimlerimiz var.

Bizi burada Metro, firma olarak sıkıntıya sokmaz. Üstüne basa basa söylüyorum, biz Yusuf Karacan'a ne yaptık ki, Yusuf Karacan bu insanlara, kendi borcunu ödeyen bu insanlara bu firmayı getirerek bedel ödetmek istiyor? Ben bunu anlayamıyorum, kimseye de izah edemiyorum, kimse de bunun izahını yapamıyor. Biz insanlarla görüştüğümüz zaman sıkıntılar yaşıyoruz. Sayın Tavşanlı halkından bir tek şey istiyorum, bu röportajı okuyup da bilgi sahibi olduğu zaman lütfen o kişiye sorsun, Yusuf bey, bu insanlar senin borcunu ödüyormuş, bak burada öyle yazıyor, niye bu insanlara bir kötülük daha yapıyorsun? Diye. Lütfen sorsun bunu insanlar. Eğer mantıklı bir cevabını alabilirlerse biz de öğrenelim. Ben bunu istiyorum. Bunu havsalam almıyor. Nitekim bizim bu kişiyi, görevini kötüye kullanmaktan şikâyet imkânımız vardı. Bunu yapmadık. Dedik ki, biz hâkim olmayalım. Yargıya intikal ettirelim, yargı da suçu sabitledikten sonra bunu... Aslında biz onun suçunu, mahkemeden bilirkişi isteyip, suçunu tespit ettirip, bu suçları işlemiştir, diye müracaat etseydik savcılığa şu anda bunların hesabını cezaevinde veriyor olacaktı. Biz tam tersini yaptık. Dedik ki: (Rahmetli Mustafa Ünal, avukat, muhasebeciler, ilk bu olay patladığında toplantı yaptığımızda, bu işin iki yolu var dedi, Mustafa Ünal da bizim denetleme kurulu üyemizdi, o zaman.) Adamı rahat bırakalım, bu hatalar yapmış, hatalarını düzeltme fırsatı bulsun hem de suçluluğu mahkeme tarafından tespit edilsin. Mahkeme bilirkişi tayin etsin, suiistimalini ortaya çıkarsın. Birkaç sefer yakalama çıktı. Hatta bir tanesi kardeşinin öldüğü gün cenazesine denk geldi. Bizzat avukata telefon açtım, dedim ki, cenazede böyle bir şey yaşanırsa ayıp olur. Yakalamasını kaldırın. Hoş şeyler değil ama ağırıma gittiği için açıklamak zorunda kaldım, cenazesinden misafirlerine kadar biz ağırladık. Çok özür diliyorum, cebinde paran var mı yok mu, diye sorduk. Biz bunu cezaevine attırmadık. Alacağımız olduğu halde ne babasına ne falana filana, hacze, icraya... Öyle bir şey de yapmadık. Ha, bu olaydan sonra yaptık. Bu olaydan sonra... Metro 1,5 aydır meydanda. Birkaç sefer çağırdım gelmedi. Ya nedir, sen bu işin neresindesin? Diye. Bu olaydan sonra kızdık yaptık. Ama bu olay patlak verene kadar hiçbir şekilde biz buna kötülük yapmadık. Bu bize bunu yaptı. Yine Tavşanlı halkından Yusuf Karacan'ı gördüklerinde ne yapmak istediğini sormalarını istiyorum. Bir açıklaması varsa da desinler ki, arkadaş siz bu adama bunu yapmışsınız da bu adam size bunu bundan yapmış.

Biz bu adamın borcunu öduyoruz hala. Daha 19 ay 20 ay da ödeyeceğiz. Hani dostun attığı gül bizi yaralar misali, bu bizi yaraladı.

M.U. : Bu sorununuzu da bir şekilde aşmanızı ve hizmete devam etmenizi dilerim. İşin bir de eğlenceli kısmı var. Ördek tabiri halen var mı?

A.İ.G.: Var. Ördek tabiri var. Bazı kendini bilmez insanların demesiyle ortaya çıkmış sonra sonra yerleşmiş bir tabir.

M.U. : Meslekte yerleşmiş bir tabir...

A.İ.G.: Mal sahibinin yolda aracını garajlardan çıkış ücretleri ve biletlerle takip etmesi mümkün. Araçlarımız tabii, garajdan almadığı, yol üstünden aldığı yolcuyu da taşıyor. Bunlar personelin vicdanına kalmış şeyler. Bunlar biliniyor. Bu bilinir, az şey yapanı makbuldür personelin. Eskiden bir sigara parasıydı, gömlek parasıydı aldığı ördek.

M.U. : Garsonların bahşişi gibi bir şey yani.

A.İ.G. : Gibi ama tam olarak öyle değil. Bu son zamanlarda ekonominin sıkıntıya düşmesiyle beraber, kredi kartı borçlarının çoğalmasıyla birlikte ördek meselesi de mal sahibini acıtır hale geldi.

M.U. : O zaman bu ördek meselesi de ciddi bir mesele haline almış. Az önce de biraz konuştuk sorunları bir de her işin can sıkıcı tarafları vardır. Sizin işinizde bunlar nedir?

A.İ.G. : Her zaman iddia etmişimdir, trafik polisleri ile şoförler aslında meslektaşdır. Ama biz bunu trafik polislerine hele hele 3-5 senelik yeni mezunlara bunu anlatmakta zorlanıyoruz. Veya anlamak istemiyorlar. Bizi hep suç işlemeye meyilli, potansiyel suçlu gibi görüyorlar. Aslı öyle değil ama. Araçlarımızda takograf denilen bir cihaz var. Hız limitimizi, nerede ne kadar araç sürdüğümüzü, nerede ne kadar mola verdiğimizizi gösteriyor. Bazen bunlara uyulmuyor, evet. Niye? Saatli kalktığımız yollarımız var, yolcuyu bekliyorsun, tam mola biteceği zaman yolcu tuvalete gidiyor, yolda trafik kontrolü oluyor onunla oyalanıyorsun, bilgisayardan araştırma yapıyorlar biraz zaman alıyor. Bir trafik kontrolü 20-25 dakikamızı alıyor. Ne oluyor? Perona geç kalmaya başlıyoruz. Dönüşte yolcu alacak. Bu arada ister istemez de kural ihlali oluyor. Trafik polisleri de aslında bizim sıkıntılarımızı çok iyi biliyorlar. Kaptanımızın arkasında 40 tane yolcu var. İçlerinde çok kuralcı insanlar da var. Hepsinin birlikte şoförün yaptığı hataları kaldırması mümkün değil. Hatalı sollama yaptığı zaman aynaya bakamaz şoför. Hatta içlerinden çıkıp da laf eden bile olur. Bunları göz ardı edip de her otobüs şoförünü potansiyel suçlu gibi görmeleri bizi rencide ediyor.

M.U. : Aslında trafik polisleri işlerini yapsınlar, yapsınlar ama yaparken anlayışlı olsunlar, potansiyel suçlu muamelesi yapmasınlar, vaktinizi heba etmesinler.

A.İ.G. : Bir kamyoncu öyle değil mesela. Hata yaparsa kendisi biliyor ya da tespit ediliyor. Bizim, bir hata yapmamız durumunda adam iner inmez telefon ediyor firmaya veya hemen trafik polisine şikâyet ediyor zaten. Çok zorunlu olmadığı zamanlarda kontrollerden otobüslerin muaf tutulmasını istiyoruz.

İkincisi, biz kışın yolcu bulamıyoruz. Zaman zaman sefer iptal etmek durumunda kalıyoruz. Eskiden bunlar bize çok koymuyordu. Senede üç tane beş tane oluyordu yolcusuz seferimiz. 500-600 lira yakıt parası bizi etkilemiyordu. Şu anda etkiliyor. Bazen yakın saatli seferleri birleştiriyor bir araç yapıyoruz. Ondan sonra yolcu geliyor, bize bağırma başlıyor, nasıl iptal edersiniz? Yahu arkadaş, bir sen varsın işte. Böyle sıkıntılar yaşıyoruz. Tamam, yolcuyu bazen sıkıntıya düşürüyoruz belki ama bizim de anlayışa ihtiyacımız var. Anlatıyoruz deminden beri.

Artı, garaj çıkış ücretlerinden sıkıntımız var. Tabir-i caizse yolunacak kaz gibi görüyorlar bizi. Burada veriyoruz, Kütahya'da giriyoruz çıkıyoruz veriyoruz, Eskişehir'de veriyoruz, Ankara'da veriyoruz. Dönüyoruz, yine vere vere giriş çıkışlar... Topladığımız paranın yüzde 40'ını garajlarda giriş-çıkış parası olarak veriyoruz. Biz bir hizmet veriyoruz. Hizmetin iyi yapılabilmesi için standartların olması lazım. Standardın olması için de bizim bir yerlerden kollarımızı, desteklenmemiz lazım. Yerel yönetimler bizi basit matematik tabloların içine oturtuyor. İşte 46 yolcu var şu kadardan şu kadar eder falan. Çok da bilmeden şu kadarı masraf falan... Sanki çok da iyi paralar kazanıyoruz zannediyorlar. Ama

inanın zaman zaman şahit oluyoruz senetlerini ödeyemeyen arkadaşlarımız var. Sıkıntıya düşüyor, önceden kazandıklarını takviye ediyor, anadan babadan kalma tarla, ev gibi şeyleri satıyor. Böyle böyle bu işi götürmeye çalışıyoruz.

M.U. : Bütün bunların yanında işinizin sevdiğiniz tarafları olmalı. Çok sevdiğiniz tarafları neler?

A.İ.G. : Bu işin de elbet sevilecek tarafı var. Şu: Dört sene taşıyorsun bir talebeyi, beşinci sene bakıyorsun yok. Bir ara görüyorsun, hayırdır falan, biti ağabey, ben doktor oldum, öğretmen oldum, gibi şeyler duymak çok hoş. Mutlu oluyorsunuz. İnsana emek vermişsiniz, paralı parasız getirmiş götürmüşsünüz. Devamlı gidip gelen bir hastayı görüyorsunuz sonra, iyileşmiş olduğunu öğreniyorsunuz. Bazı anlar oluyor ki ağabey kardeş gibi oluyoruz. Sonra düşünlerine, cenazelerine çağrılıyorsun, gidip geliyorsun... İyi bir diyalog geliyor. Birçok insanlar tanışma fırsatı oluyor.

M.U. : İşin bir de şu yönü var, Tavşanlı'ya kimlerin gelip gittiğini çok iyi biliyor olmalısınız.

A.İ.G. : Çok yabancı geldiği zaman falan, tabi öğrenci olmayacak yaşta, dikkat çekici olanlar... Şoförlerimiz, muavinlerimiz sorup öğrenmeye çalışıyorlar. İlgileniyorlar.

M.U. : Şehirlerini sahipleniyorlar yani. Tavşanlı Otogarı yeterli mi sizce?

A.İ.G. : Yazihane ortamı olarak yeterli. Araçlar için yetersiz. Şöyle ki, bizim girişin köşesindeki yeri belediye alacak. Mahkemelikti, belediye kazanmış. Orayı da alırsa biraz daha genişleyecek. Burası otopark gibi de kullanılmaya başladı. Özel araçlarını getirip koyanlar oluyor. Gündüzleri çok sıkıntı oluyor. Kontrol bariyeri denilen otopark olabilir.

M.U. : Belediyenin denetiminde değil mi giriş-çıkışlar? Büyük şehirlerde özel araçların bu tür alanlara girmesine izin verilmiyor. Verilse de dakikalık duruşlar yapabiliyorsunuz.

A.İ.G. : Evet, yapılırsa iyi olur.

M.U. : Merak ettiğim bir şey daha var. Uçaklar, yani havayolu şirketleri sizi sahiden etkiliyor mu? Kampanyalar yapıyorlar bazen.

A.İ.G. : Bizim İstanbul bağlantılı Antalya seferlerimiz de var. Zamanında 60-65 liraya bilet sattı hava yolu şirketleri. Bizim bu fiyatlara otobüs bileti kesmemiz mümkün değil. Uçak boşken şu kadar indirim, belli orada doluyorsa şu kadar indirim gibi uygulamalar yapıyorlar. Bunların bize zararı oluyor, mutlaka oluyor. Bir de merak unsuru var. Eskiden uçağa belli gelir düzeyine sahip insanlar binebilirdi. Uçak biletleri ile otobüs biletleri arasında uçurum vardı. Şu an normal fiyattan da olsa denemek adına biniyorlar uçağa. Kredi kartlarının verdiği hediyelerle uçağa biniyorlar.

M.U. : Sorularımızı cevapladığınız için teşekkür ediyoruz. Bütün sektörler gibi sizin de sancılarınız var. Dileriz bu sıkıntılar tez zamanda aşılır ve Tavşanlı ekonomisine olumlu katkılarınızı daha çok görürüz.

A.İ.G. : Ben teşekkür ederim, bunları dile getirmemize vesile olduğunuz için.